

Datum
2023-05-02

Diarienummer
KS 00210-2023

Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande - Remiss - Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet Ds 2023:3

Remissinstansen diarienummer: LI2023/01786

Övergripande synpunkter

Östersunds kommun ser positivt på förslagen om ett tydligare statligt ansvar för det svenska flygplatssystemet. Självklart anser kommunen, liksom utredningen, att Åre – Östersunds flygplats har en mycket viktig funktion att fylla, både nu och i framtiden. Att denna flygplats även fortsättningsvis ska ingå i det statliga flygplatsnätet är därför odiskutabelt. Östersunds kommun ser också positivt på förslagen om ett utvidgat nät av beredskapsflygplatser. Kommunen har dock kraftiga invändningar när det gäller förslagen avseende den upphandlade flygtrafiken mellan Östersund och Umeå.

Utveckling av synpunkter

Flyglinjen Östersund – Umeå

Flyglinjen inrättades efter ett riksdagsbeslut år 1993 i samband med att viss specialistsjukvård för boende i Jämtlands län flyttades från Akademiska sjukhuset i Uppsala till Universitetssjukhuset i Umeå.

Sjukresor mellan Östersund och Umeå med direktflyg ansågs nödvändigt för att patienterna från Jämtland skulle kunna ta sig till Umeå. Idag upphandlar Trafikverket denna trafik.

Det bör också påpekas att ett av de så kallade tillgänglighetskriterier som Trafikverket beslutat om, och använder sig av, handlar om tillgänglighet till region-/universitetssjukhus. God tillgänglighet anses finnas om man från varje kommun kan nå det regionsjukhus som man tillhör sju dagar i veckan med ankomst före 12:00 och avresa efter 16:00. Restiden från varje kommuncentrum till tillhörande regionsjukhus ska inte vara längre än tre timmar. Med acceptabel tillgänglighet avses att man från varje kommun kan nå det regionsjukhus som man tillhör fem dagar i veckan med ankomst före 12:00 samt med avresa efter 16:00. Restiden från varje kommuncentrum till tillhörande regionsjukhus ska inte vara längre än fyra timmar. Dagens direktflyg mellan Östersund och Umeå är en förutsättning för att en tillgänglighet på god eller acceptabel nivå ska kunna uppnås.

I utredningen redovisas, enligt en resandeundersökning som Trafikverket genomfört år 2022, att bara 12 procent av de resande anger sjukvård som syftet med resan. Orsaken är med stor sannolikhet den trafik med den så kallade ”Ambuss” som Jämtlands läns landsting/Region Jämtland Härjedalen bedriver sedan mer än tio år tillbaka. Denna buss som kan ta fyra bårburna patienter (vilka inte kan transporteras med flyg) tar nämligen även upp till 12 sittande patienter. Patienter som sannolikt annars skulle ha rest med flyget. Från sommaren 2023 kommer en ny buss tas i bruk för denna verksamhet. Denna buss kommer att kunna ta fyra liggande och upp till 17 sittande patienter.

Då endast 12 procent av resandet utgörs av sjukresor står det dock klart att merparten av resandet sker av andra skäl. Ett av dessa är den samverkan som sker mellan Östersunds sjukhus och Universitetssjukhuset i Umeå, både när det gäller läkarutbildning, forskning och personalsamverkan. När det gäller läkarutbildningen bör det påpekas att delar av den läkarutbildning som bedrivs vid Universitetssjukhuset i Umeå också är förlagd till fyra andra orter, varav Östersund är en. I Östersund finns för detta ändamål tio lektorer placerade som är anställda av Universitetssjukhuset i Umeå. Dessa har behov av resor till Umeå för examinationer, viss utbildning etc. Det handlar om svårrekryterad arbetskraft där tidsaspekten för dessa resor har stor betydelse. Som redan nämnts sker också ett personalutbyte mellan de bägge sjukhusen. Bland annat reser regelmässigt specialister inom onkologi från Umeå till Östersund. Många läkare från Östersund reser också till Umeå för randutbildningar etc. Även för dessa personalgrupper har tidsaspekten stor betydelse när det gäller val av transportsätt.

Men kontakterna mellan Östersund och Umeå utvecklas också inom helt andra verksamheter. Bland annat kan nämnas den nya regionindelningen av de statliga myndigheterna i Sverige och den nya civilförsvarsindelningen. Indelningen innebär att de fyra nordligaste länen utgör ”norra” regionen. Interaktionen mellan de nordliga länen kommer därmed att öka och antalet resor och möjligheterna till överdagenresor behöver finnas mellan de nordligaste länen. De stora gruv – och företagsinvesteringar som sker och planeras i både Norrbottens-, Västerbottens- och Jämtlands län ställer också krav på förbättrade kommunikationer mellan kusten och inlandet. Möjligheter till överdagenresor måste finnas mellan de nordligaste länen. I sammanhanget kan nämnas att en tågresor mellan Östersund och Umeå tar mellan 5,5 och 6 timmar.

I utredningen redovisas det relativt svaga resandeunderlaget på sträckan. Bland annat anges att antalet resenärer per tur har legat på runt fem resenärer per resa efter pandemin. Siffror från Åre-Östersunds flygplats ger dock vid handen att resandet är på kraftig uppgång. Under januari 2023 var antalet resenärer på sträckan 343, under februari var antalet 478 och under mars 2023 uppgick antalet resande till 595. Detta har givetvis inneburit att den så kallade ”kabinfaktorn” stigit kraftigt under senare tid. Under februari månad 2023 var ”kabinfaktorn” drygt 64 procent. Kabinfaktorn är beroende av två faktorer; antalet resenärer och antalet säten. Mindre flygplan med färre säten ger således högre ”kabinfaktor”.

I utredningen beskrivs översiktligt utvecklingen när det gäller nya flygfarkoster och bränslen. När det gäller biobränslen bör det påpekas att dessa i princip släpper ut lika mycket koldioxid som fossila bränslen i det korta perspektivet. Att biodrivmedel ändå anses minska växthusgasutsläppen beror på att de växter som biodrivmedlen framställs av binder ungefär motsvarande mängd växthusgaser under återväxten. Man kan därför grovt säga att biodrivmedlen under sin livscykel totalt sett inte bidrar till ökade CO₂-halter i atmosfären. Men det måste noteras att det handlar om ett livscykelperspektiv. Hur lång denna livscykel är beror på vilka växter som används för framställning av biodrivmedlen och var de växer. Men helt klart är att tiden vi har på oss för att begränsa klimatpåverkan är betydligt kortare än livscykeln för biobränslen. Detta leder till slutsatsen att utsläppen från både fossila bränslen och biobränslen måste minskas kraftigt redan nu.

När det gäller elflyg bedömer utredningen att elflygplan som kan ta 19 passagerare med en räckvidd på 400 km kan finnas tillgängliga på marknaden redan år 2026.

Erfarenheterna från andra transportslag visar att offentliga upphandlingar har påskyndat utvecklingen av fordon för fossilfria förnybara bränslen. En utveckling av eldrivna flygplan är en mycket viktig pusselbit för att nå klimatmålen. Att utnyttja offentliga upphandlingar för att påskynda denna utveckling är därför högst angeläget.

Sträckan Östersund – Umeå skulle vara en mycket lämplig sträcka för en sådan upphandling. Sträckan är relativt kort (fågelvägen cirka 350 km) och resandet är inte större än att små lätta flygplan kan användas. Det bör också noteras att Åre – Östersunds flygplats inom ramen för Interregprojektet ”Green Flyway” har förberetts för att kunna ta emot elflyg. Laddinfrastruktur för små elflygplan finns tillgänglig redan idag och planeringen är klar och effekt finns tillgänglig för att kunna ladda elflygplan motsvarande 19-sättesflygplan.

Östersunds kommun föreslår därför att Trafikverket får i uppdrag att förbereda en upphandling av eldriven flygtrafik mellan Östersund och Umeå inför nästa avtalsperiod, det vill säga från oktober 2027. Östersunds kommun vill att flyglinjen mellan Östersund och Umeå/Luleå ska bevaras efter 2027. Elflyg testas som alternativ på samma linje så snart det är möjligt.

Privatisering av Swedavia

I utredningen förs tankar om privatisering av Swedavia liksom om bolagisering av Arlanda fram. Östersunds kommun anser att dessa frågor kräver betydligt djupare analyser innan de kan diskuteras vidare. Kommunen delar därför utredarens uppfattning att frågan måste utredas i särskild ordning.

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Kommunledningsförvaltningen

Yttrandet skickas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet via e-post

- li.remissvar@regeringskansliet.se
- Kopia till: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se